KRAKÓW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAŃ — WARSZAWA — WILNO.
Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru z przesyłką 50 gr.
Nr. 12. GRUDZIEŃ 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Z.Z.A.R.P.

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

TAKSÓWKI DURANT

ą KRAJOWĄ
ch warunkach spłaty

TAKSÓWKI DURANT

ą KRAJOWĄ
ch warunkach spłaty

TAKSÓWKI DURANT
4 i 6 cylindr.
Z LUKSUSOWĄ KAROSERJĄ KRAJOWĄ
Przedział dla szofera. — Na bardzo dogodnych warunkach spłaty

W zastępstwie:

BRACIA STEFAN i PIOTR BERGMAN
INŻYNIEROWIE

WARSZAWA, ul. Marszałkowska 154. KRAKÓW, ul. Szpitalna 38.



W najstarszym SKŁADZIE FORTEPIANÓW firmy

WŁ. BOLOŃSKI (Z. Raba nast.)

KRAKÓW, RYNEK GŁ. L. 34 - Pałac Spiski

można nabyć najkorzystniej fortepian – pianino – fisharmonję.

Dogodne, długoterminowe spłaty!



AKUMULATORY SAMOCHODOWE

DO WSZYSTKICH TYPÓW WOZÓW

Specjalne fabrykaty dla dorożek i autobusów o niezwykłej trwałości i wytrzymałości polecają

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

KRAKÓW, ULICA WYGODA L. 9.

(Boczna Reforyka). Telefon 598.

Na miejscu naprawy, ładowania i wypożyczania akumulatorów.

Pierwszorzędna LAKIERNIA **P. KOZBIAŁ**

ul. Piaski tuż przy rogatce Mogilskiej

lakierują systemem „Duco"

jak również lakierowanie piecowe (na gorąco).

Zakład ślusarsko-maszynowy

„OBRÓBKA"

Kraków, ul. Mazowiecka L. 25.

Wyrabia koła zębate skośne, talerzowe i stożkowe jakoteż wszelkie części do samochodów, przetacza cylindry, przeprowadza gruntowne remonty

SAMOCHODÓW

jakoteż przetacza cylindry do maszyn parowych i motorów spalinowych na miejscu po cenach umiarkowanych.

! Koledzy, kupujcie u firm, które nas popierają !



Aero- i automobilowe **CHŁODNICE**

wyrabia nowe i naprawia stare, oraz wszelkie roboty automobilowe blacharskie wykonuje po cenach najniższych

C. PATRYN, Kraków, Pawia 10.

Posiada własną niklownię. Wykonuje wszelkie roboty w zakres galwanotechniki wchodzące.

NR. 12. GRUDZIEŃ 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945.

AUTO-SZAWE
KRAKÓW, PLAC SZCZEPAŃSKI L. 8.
TELEFON NR. 4275. TELEFON NR. 4275.
Największy wybór akcesorji samochodowych.
CZĘŚCI DO CHEVROLETA
Pierścienie tłokowe i łożyska kulkowe wszelkich wymiarów stale na składzie.
OPONY:
DUNLOP, MICHELIN, ENGLEBERTY, GOOD-YEAR I GUMY PEŁNE (MASYWY).

CHEVROLETA, FORDA części zamienne OPONY i DĘTKI Fisk, Pirelli, Good-year, Michelin. SWIECE Champion, Bosch. — AKCESORJA samochodowe.
DOSTARCZA
DOSTARCZA
„SAMOCHÓD"
Właśc. WŁ. BEWSZKO i BR. JAKUBOWSKI
KRAKOW, ULICA SZEWSKA L. 4.
Telefon 2955.
Telefon 2955.
SUROWĄ GUMĘ do wulkanizowania. SYGNAŁY samochodowe elektryczne i ręczne. Łożyska kulkowe D. W. F. — TASMĘ HAMULCOWĄ.

KOLEDZY, ZASILAJCIE FUNDUSZ PRASOWY!

Czytelnikom, kolegom i przyjaciołom naszym

składamy — kończąc pierwszy rok naszej wspólnej pracy — serdeczne życzenia

Wesołych Świąt

Redakcja.

Położenie gospodarcze kraju.

P. Kierownik Ministerstwa Skarbu, Ignacy Matuszewski wygłosił w dniu 9 listopada br. na posiedzeniu Rady Finansowej dłuższe przemówienie na temat „stanu finansowego Polski na tle konjunktury ogólno-europejskiej“.

„Zasada zaciskania pasa nie przestała jeszcze być aktualna“ — oto według własnych słów p. kierownika Ministerstwa Skarbu, myśl przewodnia polityki gospodarczej rządu na długie, długie jeszcze miesiące na przyszłość.

Pod tym kątem układano preliminarz budżetowy na okres 1930/31, pod tym kątem patrząc, rząd postanawia, według słów tegoż p. kierownika Matuszewskiego, w przyszłości:

„nie pchać w drodze kredytów z pieniędzy podatkowych inwestycyj prywatnych czy samorządowych — skoro kurczy się inwestycje państwowe“...

dalej

„nie... utrzymywać poprzedniego tempa inwestycyj w Polsce“,

„ograniczyć akcję kredytową banków państwowych“,

i gwoli tej zasadzie tenże rząd już zarządził i wprowadził w życie

„uzgodnione z Ministerstwem Skarbu podniesienie przez Bank Polski stopy dyskontowej“,

i wreszcie

„zarządzenie, znoszące 10% podatku od podatku od kapitałów i rent, i opracowanie projektu zawieszenia tego podatku“.

Najciekawsze atoli są końcowe wnioski p. kierownika. Otóż

„restrykcje budżetowe w dziedzinie inwestycyj pozostają nadal w mocy“

ponieważ

„odbudowa i zwiększenie kapitałów obrotowych wciąż jeszcze stanowi zagadnienie pilniejsze niż rozbudowa kapitałów zakładowych czy zwłaszcza forsowanie spożycia“.

Jak nietrudno było przewidzieć te gwałtowne ostrożności i owa zasada „zaciskania pasa“ na przy-

Kurj. Warsz. Nr. 298.

W automobilowem mrowisku

Detroit, 1929 r.

Przejeżdżając niekończącemi się ulicami Nowego Jorku, można zaobserwować ciągle to samo zjawisko: jak okiem sięgnąć płonie rząd czerwonych świateł, ulica zamiera, stoją samochody, tramwaje, autobusy, a niekiedy jakiś pełznący wehikuł, zaprzężony w konia, z przecznic zaś wypadają szybko pędzące maszyny, zadowolone, że mogą przedrzeć się na drugą stronę. Światło się zmienia i zbite w gromadki wozy, „ujrzawszy“ kolor zielony, suną szybko naprzód, ażeby za chwil kilka znowu przystanąć na przecznicy.

Strzałki kierunkowe przy samochodach nie istnieją, sygnał rozlega się chyba wówczas, gdy pierwsza ze stojących maszyn nie rusza natychmiast po błyśnięciu zielonej latarni, a inne stojące za nią poczynają się niecierpliwić kilkoma sekundami opóźnienia. Mimo nieprawdopodobnego ruchu — nikt tu nie trąbi.

Siedząc pewnego razu obok kierowcy, zauważyłem, że zahamował on dość gwałtownie, ażeby nie najechać przechodnia. Spytałem, dlaczego nie zatrąbił:

— Proszę pana, u nas, gdy ktoś trąbi, to znaczy, że nie potrafi jeździć!

I rzeczywiście, prócz huku, wywoływanego przez kolej nadziemną lub tramwaje, charakterystycznym odgłosem dla nowo-jorskiej ulicy jest zgrzyt hamulca. Przeraźliwie brzmiących syren używają jedynie policja i straż ogniowa. Poza tem suną ulicami lśniące, ciche limuzyny, a jest ich takie mnóstwo, szczególnie w godzinach, gdy ludzie wychodzą po pracy, że zręczny akrobata mógłby skakać wzdłuż ulicy z dachu jednej maszyny na drugą, jak wiewiórka skacze w lesie z drzewa na drzewo.

Poprostu wytchnieniem i rozkoszą jest wydostanie się z prostych, niezmiennie posiekanych przez przecznice ulic do Central Parku, będącego płucami Nowego Jorku. Szerokie, czarnym asfaltem kryte drogi, wiją się łagodnemi, a niekiedy ostremi skrętami

POZNAŃSKO WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ

ODDZIAŁ W KRAKOWIE. UL. ŚW. TOMASZA L. 22. Budynek Kasy Oszczędności Miasta Krakowa. — Tel. Nr. 3343.

przyjmuje wszelkie ubezpieczenia samochodowe na najkorzystniejszych warunkach. Na życzenie deleguje bezpłatnie urzędnika, celem zawarcia umów ubezpieczeniowych. Natychmiastowa wypłata odszkodowań.

szłość to — według słów p. Matuszewskiego — wyłączny skutek — ogólnoeuropejskiej sytuacji gospodarczej, głodu i drożyzny pieniądza na wszystkich rynkach europejskich. Polska dotąd — według p. kierownika — stała niejako na uboczu zjawisk gospodarczych, przeżywanych przez całą Europę i dlatego wszelkie wahania konjukturalne na rynkach europejskich Polskę dotykały w stopniu minimalnym. Dziś zaś

„jesteśmy Europejczykami w głębokim sensie gospodarczym. Nasza granica wschodnia jest linją, na której kończy się europejski układ stosunków ekonomicznych"...

A wobec tego

„Będąc w istotnem, nie zaś geograficznem tylko znaczeniu Europą — musimy przeżywać z nią jej dobrą i złą dolę, jej powodzenie i jej trudności".

Europa ponoć weszła w okres kryzysu, a więc jej „złą dolę" przeżywać musi i Polska, zaszczycona za to tytułem stuprocentowego Europejczyka.

Zresztą p. Kierownik Ministerstwa Skarbu całkiem pełen pesymizmu bynajmniej nie jest.

Twierdzi on:

„Z ciężkiego okresu powszechnego kryzysu wychodzimy ręką obronną. Ani waluta, ani równowaga budżetowa, ani stan zatrudnienia — te trzy najważniejsze bodaj wskaźniki położenia gospodarczego, nie wykazują najmniejszego wstrząsu".

Twierdzenie to wydaje się mocno ryzykownem i wygląda jeno na końcowy zwrot retoryczny, wygłoszony po to tylko, by na słuchaczach nie zostawić zbyt przygnębiającego wrażenia. Opatrzył je autor poprzednio tylu już zastrzeżeniami, że nawet sam w ten sposób zwalnia poniekąd od polemizowania z powyższemi powiedzeniami.

Pokrótce jednak je rozpatrzmy. Złoty wprawdzie od lat już paru utrzymuje się na jednakiem mniejwięcej poziomie, należy jednak pamiętać, że poziom ten jest poziomem wciąż zdewaluowanym, zaś siła kupna tego złotego na rynku wewnętrznym obniża się wciąż systematycznie i faktu tego nie zdołają przyćmić żadne obliczenia G. U. S.

Równowaga budżetowa. Tak, preliminarz budżetowy na rok 1930/31 przewiduje nawet drobną przewyżkę dochodów nad wydatkami w kwocie coś niewiele ponad 8 miljonów złotych. Jednak preliminarz budżetowy na rok 1930/31 jest w stosunku do kwoty dochodów z roku 1928/29 o całe $65^1/_2$ miljona mniejszy. Ogólna suma dochodów w roku 1928/29 według prowizorycznego obliczenia osiągnęła sumę

---

wśród stawów, trawników i krzewów, tutaj można dopiero rozwinąć szybkość, nabrać oddechu. Jeszcze piękniejsze miejsce dla „rajdów" samochodowych posiada Chicago; wspaniałe bulwary, ciągnące się wzdłuż Michiganu. Bulwary te istnieją dopiero od trzech lat i zachwycają swoim rozmachem. Na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów, rozgałęziają się, to znów schodzą w jedno, oplątując asfaltową wstęgą miasto od strony jeziora. Miejscami są tak szerokie, że osiem maszyn może jechać swobodnie obok siebie i to w jednym kierunku, gdyż opodal znajduje się druga szosa dla jadących w kierunku przeciwnym.

Wspaniały widok przedstawia się zachwyconym oczom w nocy, gdy się dojeżdża do Chicago bulwarami. W obramowaniu latarń-kul świetlistych, bulwar wygląda jak fosforyzująca serpentyna; wystrzelają w niebo „skysmrapers'y" (drapacze nieba) od góry oświetlone reflektorami i reklamami. Niekiedy całe fasady domów są oświetlone białemi lub kolorowemi lampami, kiedyindziej znów na czarnej masie dwudziestokilkopiętrowego gmachu lśni wieża złocista. Bliżej miasta rozpoczyna się korowód wiecznie ruchliwych i rozedrganych reklam świetlnych, wyrasta największy hotel na świecie — trzy tysiące pokoi — a w uszach dudni jedynie warkot motorów i suchy syk kół po asfalcie. Ameryka kocha się w samochodach i umie odpowiednio dostosowywać życie do swych zamiłowań.

Dzieci są otaczane specjalną opieką w Ameryce, dlatego też, ażeby je w miarę możności uchronić od wypadków samochodowych, została utworzona policja szkolna. Zdziwiłem się mocno, gdy, jadąc autem w Chicago, zatrzymał je nagle ruchem ręki jakiś niedorostek. Zauważyłem, że przez ramię ma przerzucony biały pas z przytwierdzoną doń policyjną gwiazdką.

— Co on tutaj robi? — zwróciłem się z zapytaniem do kierującego „car'ą", jak nazywają samochód tutejsi Polacy.

— To jest członek policji szkolnej, rekrutującej się z chłopców z wyższych klas. W pobliżu każdej szkoły, po skończeniu lekcji, gdy dzieci opuszczają klasy, ci młodzi chłopcy regulują ruch kołowy. Posiadają oni wszelkie prawa posterunkowych, mogą are-

3.008,643.000 zł., w budżecie na rok 1929/30 została ograniczona już do kwoty 2,954.967.414 zaś na okres przyszły w projekcie preliminarza na rok 1930/31 kwota wpływów ulega dalszej redukcji od sumy złotych 2.943,011.040.

Owa ostrożność i ograniczanie się przy układaniu projektu budżetu jeszcze widoczniejszą się staje przy określaniu ewentualnych wpływów. Tak więc np., gdy dochody z podatków bezpośrednich osiągnęły w roku 1928/29 kwotę 350 milj. zł. w preliminarzu na rok 1930/31 sumę tę ogranicza się tylko do 250 miljonów.

Warto zaś pamiętać, że przygotowany budżet nosi charakter wybitnie konsumcyjnego budżetu. Wszelkie wydatki inwestycyjne zostały ograniczone do minimum. Inwestycje musiano zmniejszyć o b. poważną, stosunkowo do całości tych wydatków, kwotę zł. 30,853.841, choć równocześnie zwiększyć musiano także wydatki „osobowe i inne" o kwotę 29,807.590, dzięki wzrostowi wydatków na renty (młodociani emeryci, jak wiadomo intensywnie produkowani w wojsku i administracji państw. w ciągu 3 lat ostatnich).

Jeden z najważniejszych elementów utrzymania równowagi budżetowej, czynny bilans handlowy, aczkolwiek w ciągu kilku miesięcy ostatnich utrzymywany, kosztem wielkich wysiłków, nie wiadomo czy da się jeszcze długo utrzymać. Nie ma w tym kierunku złudzeń nawet sam p. Matuszewski, mówiąc wyraźnie:

„Nie należy ulegać złudzeniu, że czynne saldo bilansu handlowego da się utrzymać stale w ciągu długiego szeregu miesięcy. Ale jeśli bez spadku wywozu saldo oscylować będzie przez dłuższy czas około punktu O — co jest dość prawdopodobne — to wystarczy".

Jak widzimy p. Matuszewski jest b. skromny w swych wymaganiach.

Najważniejszą atoli dla świata pracy jest sprawa stanu zatrudnienia i stanu płac i zarobków.

Jak to przewidywaliśmy rząd całe brzemię „recesji" przeradzającej się już w kryzys gospodarczy z całą świadomością zrzuca na barki warstw pracujących. Stanowisko sfer rządowych wobec postulatów robotniczych zarówno jak i postulatów pracowników państwowych (polityka płac ministra Prystora, oświadczenie p. Świtalskiego delegacji pracowników państwowych) jest aż nadto wyraźne.

Zasada „zaciskania pasa", mająca być stosowana w większym jeszcze stopniu w przyszłości, dotknąć ma znów wyłącznie klasę robotniczą.

Wchodzimy w okres zimowy, okres wzrostu liczby bezrobotnych, spadku zatrudnienia. Już dziś jasnem jest, że bezrobocie w tym sezonie obejmie znacznie szersze kręgi zatrudnionych niż w okresie poprzednim. Tymczasem wciąż jesteśmy świadkami ograniczania zarówno zasiłków dla bezrobotnych z funduszu bezrobocia, z doraźnej akcji państwowej i ustaw niemieckich, obowiązujących na Górnym Śląsku jak i dla częściowo bezrobotnych.

Tak więc z końcem września br. **stan zatrudnienia** wynosił w roku 1928 i w analogicznym miesiącu r. ub.:

	1928	**1929**
w górnictwie	142.952	155.155
w hutnictwie	65.945	63.658

---

sztować nawet, a że są młodzi i dumni z powierzonej im odpowiedzialnej funkcji, bardzo gorliwie i sumiennie spełniają swoje zadanie.

Jestem przekonany, że gdyby u nas zaprowadzono policję szkolną, nasi chłopcy spełnialiby swój obowiązek z niemniejszą bystrością i gorliwością, jak ich amerykańscy koledzy!

Taksówki w miastach amerykańskich są znakomitym przykładem umiłowania samochodu przez tutejszych obywateli. W Nowym Jorku na pierwszy rzut oka uderza zewnętrzny wygląd, wygodnych i eleganckich dorożek samochodowych. A jest w czem wybierać, gdyż każda kompanja stara się prześcignąć drugą.

Gdzie zostawiają ludzie swoje maszyny, gdy idą do pracy? — Na ulicy, lub na placach specjalnie na ten cel zarezerwowanych. Najczęstszem miejscem, jakie się spotyka na ulicach w miastach amerykańskich, to: — „No parking", czyli wzbroniony postój, a raczej pozostawianie wozu. Gdzie tylko jednak niema tego napisu, stoją wzdłuż chodników jeden za drugim, lub w skośnej linji jeden obok drugiego, całe sznury samochodów. „No parking" posiada rozmaite ograniczenia, a więc np. nie wolno zostawiać wozu w ruchliwszych dzielnicach od godz. 6-tej rano do 7.30 popoł. i t. d.

Postrachem automobilistów, oczywiście, nie tych, którzy nic nie zawinili — jest samochód policyjny. W Ameryce, jak na całej kuli ziemskiej zresztą, są ludzie, którzy nie przestrzegają przepisów. Policja nie robi sobie z nimi ceregieli. Zdarza się niekiedy, że, mimo tablicy z napisem „No parking" lub w godzinach, gdy postój jest wzbroniony, właściciele pozostawiają swe auta na ulicy. Gdy załatwiwszy swoje sprawy, zjawiają się z powrotem — samochodu niema. Cóż się stało? Otóż po ulicach krąży specjalnie skonstruowany wóz policyjny, który „czyści" miasto na swój sposób. Zauważywszy samochód, stojący w niewłaściwem miejscu, zabiera go ze sobą, podważywszy lewarem przednie koła i doczepiając go z tyłu, jak dwukołową przyczepkę. Nie pozostaje więc nic innego, jak udać się do garażu policyjnego i po zapłaceniu kary, odebrać swoją własność. Tego się właśnie najbardziej obawiają właściciele skonfisko-

Roboty tokarskie, mechaniczne, blacharskie, kowalskie, naprawa maszyn wszelkich systemów, resory — wykonuje solidnie i szybko po cenach umiarkowanych



AUTOMOBILOWY WARSZTAT MECHANICZNY
MIECZYSŁAW CHODOROWICZ
NOWY TARG, UL. DŁUGA 51.
Warsztat pod fachowem kierownictwem Wondrarczyka.
Spawalnia. Stolarnia.

w przem. wytwórczości	591.108	569.733
w wytw. amun. i war. kolej.	63.780	61.773
w elektr. i wodoc.	6.938	8.096
na robot. publ.	45.516	40.941

Za wyjątkiem jedynie grónictwa i robót w elektrowniach i wodociągach we wszwstkich gałęziach zatrudnienia obserwujemy spadek stanu zatrudnienia. Charakterystycznem jest, że przy tym stanie rzeczy również poważnie ograniczono liczbę zatrudnionych przy robotach publicznych.

Jeśli chodzi o zjawisko częściowego bezrobocia, to z końcem września br. w samym przemyśle przetwórczym liczba częśc. bezrobotnych osiągnęła 70.055 t. zn. 12.2% ogółu zatrudnionych w przemyśle przetwórczym, podczas gdy w analogicznym miesiącu roku ub. procent ten wynosił tylko 11.9.

Natomiast bezrobotnych, zarejestr. w państwowych urzędach pośrednictwa pracy było na 19. X. 1929 r. ogółem 88.038 („Wiad. Stat." z dnia 5-go listopada br.) podczas gdy w październiku ub. r. było ich tylko 79.885 („Rocznik Statystyki" za rok 1929).

Należy podkreślić, że liczba uprawnionych do pobierania zasiłków z pośród wymienionych kategoryj bezrobotnych, mimo wzrostu rejestrowanych bezrobotnych, spada: na 7. IX. 1929 r. wynosiła 40.667, a na 19. X. 1929 spadła już do 34.019.

Nie wolno zaś zapominać, że liczba rejestrowanych bezrobotnych przestała już być dawno odbiciem istotnego stanu bezrobocia w kraju, że rejestruje się dzisiaj tylko pewien procent bezrobotnych, to też zmniejszające się liczby bezrobotnych uprawnionych do pobierania zasiłków, lub nawet rejestrowanych w odpowiednich urzędach państwowych, są jeno fragmentem stosowania polityki „zaciskania pasa" i polityki odżegnywania się „zwłaszcza od forsowania spożycia" wprowadzonej z energją obecnie w życie.

„Rob. Przegl. Gosp.".

Z życia Związku.

ODDZIAŁ WARSZAWA.

Dnia 29 listopada br. odbyło się Walne Zebranie Oddziału Warszawskiego Z. Z. A. Pomimo, że Oddział ten liczy przeszło 875 członków, na Zebranie przybyła mała stosunkowo liczba osób, co zrozumiałem jest, gdy się przypomni, że kierowcą pracuje dzisiaj w tak ciężkich warunkach, że każda chwila musi być wykorzystaną dla zarobku.

Zebranie otworzył kol. Łuczak, który udzielił następnie głosu tow. Rongencowi, mającemu złożyć sprawozdanie z Kongresu. Mówiono szeroko i spra-

wanych maszyn. Kara nie jest wygórowana — wynosi trzy dolary (w Detroit), ale wyszukanie samochodu i załatwienie formalności, związanych z jego odbiorem, trwa niekiedy kilka godzin. „Czas to pieniądz" — wie o tem doskonale policja amerykańska i oficjalnie pobierając trzy dolary tylko, wymierza równocześnie najwyższy wymiar kary, absorbując kierowcom drogocenne chwile.

W pojęciu przeciętnego europejskiego śmiertelnika, nazwa Detroit łączy się nieodzownie z imieniem Forda. Dla kogokolwiek, interesującego się choć trochę przemysłem samochodowym, sprawa ta przedstawia się inaczej.

Detroit przeszło półtoramiljonowe miasto, leży w stanie Michigan. Otóż w jednym, jedynym stanie fabrykuje się 80 proc. światowej produkcji automobilowej. W samem Detroit, oprócz olbrzymich zakładów samochodowych Forda w River Rouge, znajdują się następujące wielkie trusty automobilowe: przedewszystkiem konkurencja Forda, czyli General Motors, a dalej zakłady, produkujące „Packardy" i „Hupmobile", fabryka „Dodge'ów", „Hudson-Essexy" i „Chryslery" oraz „De Soto".

W okolicach zaś Detroit w promieniu od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów, znajdują się zakłady tak znanych firm samochodowych, jak: „Buick" i „Marquette" (nowy model), „Pontlac" i „Oakland" w miejscowościach Pontlac i Flint.

Dwie rzeczy uderzają przedewszystkiem zwiedzającego olbrzymie zakłady Forda. Niezwykła czystość i precyzja, we wszystkiem.

Potężne piece w kotłowni wyglądają, jak eksponaty wystawowe, najbardziej krytyczne oko nie dostrzeże nigdzie pyłka. Potworne dynamo-maszyny pracują w olbrzymiej hali, wytwarzając energję, konieczną do uruchomienia setek pasów transmisyjnych. One to dodają każdemu robotnikowi do pomocy, siłę dwóch koni parowych, co wzmaga wydajność pracy rąk ludzkich, jak tego pragnął i dokonał Ford.

Oczywiście, że dla laika, najciekawszym działem fabryki jest montownia samochodów, gdzie, idąc wzdłuż pasa, na którym znajduje się na początku je-

wach zcentralizowania pomocy prawnej i kas pogrzebowych.

Następnie kol. Rongens wskazał na ciężkie warunki pracy, opisując je szczegółowo i stwierdzając, że Zarząd Główny pracując nad temi sprawami, starał się uzyskać kontakt z władzami, chcąc Im wręczyć memorjały odnośne, spotykał się jednak z trudnościami w tym kierunku.

Wkońcu omawiano sprawę porady prawnej, którą refer. kol. Trzeciak. Stwierdził on, że dzisiejsze represje władz zmuszają kierowcę do bardzo częstego szukania pomocy adwokata, przez co Związek zmuszony jest do wielkich wydatków.

Ponadto zdarza się w dużej ilości wypadków, że członek zapisujący się do Związku przychodzi już z nakazem karnym lub sprawą sądową w zanadrzu, wpłaca Związkowi 9.— zł., a bierze 60.— w postaci pomocy prawnej. Dlatego proponuje, aby:

1) członek otrzymał poradę prawną dopiero po należeniu i opłaceniu półrocza,

2) koszta sprawy poniósł członek w $^1/_4$ a Związek w $^3/_4$,

3) poradę prawną otrzymał każdy członek bezpłatnie.

Zaznacza ponadto, że obronę i poradę prawną otrzymuje członek Związku tylko w wypadkach powstałych i dotyczących pracy.

Sprawy prywatne są tu wykluczone, jak również nie będzie udzielaną porada prawna ani pomoc wogóle w wypadkach powstałych skutkiem nietrzeźwości kierowcy.

Następnie referował kol. Wencel sprawę podwyższenia wkładek, którą podwyższono do 3.50 zł. miesięcznie, z tem, że wliczoną jest w tą kwotę należytość za prenumeratę miesięcznika. Na tem zebranie zakończono z powodu późnej pory.

ODDZIAŁ KRAKÓW.

Działalność Sekretarjatu Okręgowego.

W listopadzie br. zorganizował Sekretarjat Okręgowy krakowski już trzeci z kolei Oddział Województwa krakowskiego, a mianowicie Oddział w Zakopanem.

Zorganizowanie tego Oddziału poprzedziły dwa zgromadzenia tamtejszych kierowców samochodowych, poczem na zgromadzeniu w dniu 23 i 30 listopada br. dokonano ostatecznej organizacji Oddziału i wybrano Zarząd, w skład którego weszli: Prezes: Kol. Kwapień Zygmunt, Wiceprezes Opiela Marcin, sekretarz: Juljan Sowa, skarbnik Antoni Naorniakowski, II zastępca prezesa Emil Rychlik, członek Zarządu Roman Michalski, delegat do Okręgu Jan Wojnarski, mąż zaufania Rudolf Nikiel. Komisja rewizyjna: Fedro Jan, Urbański Roman, Skoczek Władysław. Sąd koleżeński: Andryszczak Rudolf, Wojciechowski Feliks i Rudolf Nikiel.

W zebraniu wzięło udział 21 członków przy udziale delegata Oddziału Krakowskiego Kol. Ernesta Widła i delegata Redakcji Automobilisty Kol. Józera Biasiona.

Zebranym odczytano najważniejsze postanowienia statutu, wyjaśniono cel organizacji, poczem zebrani jednogłośnie uznali, że zorganizowanie oddziału w Zakopanem jako oddziału podlegającego Sekretarjatowi Okręgowemu w Krakowie jest nieodzowną potrzebą.

---

dynie podwozie, dochodzi się do miejsca, gdzie z tego samego pasa, zjeżdża trąbiąc, co trzy czwarte minuty, nowy samochód. Genjalna monotonja.

W zakładach fordowskich wszystko, co jest potrzebne do stworzenia samochodu, wykonywane jest na miejscu. We włanych hutach szklanych lane są szyby, własne pociągi rozwożą gotowe maszyny, po specjalnie przeprowadzonych do fabryki kanałach, kursują własne statki.

Obszerną i jasną salę instytutu doświadczalnego, gdzie dokonywa się najzawilszych obliczeń, bada i ulepsza wypuszczone w świat wozy, można przyrównać jedynie do wytwornej sali balowej, ze względu na lśniącą posadzkę. W przeciwieństwie do hal fabrycznych, panuje tutaj cisza, pracują mózgi.

Ażeby niczego nie pominąć, udajemy się wreszcie na lotnisko, gdzie nie było dotychczas ani jednego wypadku i za opłatą 5-ciu dolarów wznosimy się ogromnym trójmotorowym jednopłatowcem na dwudziestominutową przejażdżkę nad Kanadą i Detroit. Metalowy ptak zabiera dwanaście osób i gładko płynie nad posiekanem prostemi linjami ulic miastem, nad rzeką, gdzie przerzuca olbrzymi most inżynier Modrzejewski (syn naszej wielkiej artystki), oraz nad śmiesznie wyglądającemi zgóry drapaczami chmur.

W drodze powrotnej przejeżdżamy obok skromnego, drewnianego domku. Tu się urodził Ford, a obecnie wszystkie przylegające tereny należą do niego.

W chwilę później mijamy niewielki murowany budynek i do tego stary, co w Ameryce jest rzadkością. To pierwsza fabryka fordowska, która stała się podwaliną sławy i majątku twórczego miljonera.

J. O.

W PAŁACU SPISKIM W KRAKOWIE, w salach Bolońskiego przy Rynku Gł. L. 34 odbędzie się dn. 31 grudnia 1929

ZABAWA SYLWESTROWA

Zawodowego Zw. Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej — Oddział w Krakowie.

W roku ubiegłym odbyła się w tym samym lokalu również zabawa sylwestrowa Z. Z. A. Rz. P., którą wszyscy uczestnicy zawsze mile wspominają.

Zabawa tegoroczna będzie jeszcze o wiele świetniejsza i bardziej udana, albowiem cały lokal został gruntownie zrekonstruowany, do wielkiej zaś sali koncertowej dołączone zostały wszystkie inne sale, przedwszystkiem sala Tetmajerowska. Uzyskany w ten sposób lokal, jest przy swojem położeniu w centrum miasta jednym z najbardziej komfortowych, jakie posiada Kraków, oraz jednym z największych co do powierzchni, nadając się tem samem najlepiej na koncerta, odczyty, wieczorki, bale i t. p.

Nic też dziwnego, że tylko z trudem udało nam się uzyskać ten prześliczny lokal na zabawę, co mamy do zawdzięczenia F-mie WŁADYSŁAW BOLOŃSKI, Kraków, Rynek Gł. 34.

Przewodniczyli zebraniom w dniu 23 listopada br. P. Jan Ripper z Krakowa, zaś w dniu 30 listopada wiceprezes Oddziału Krakowskiego kol. Ernest Wideł.

Zgromadzenie zakończono apelem do Zarządu zajęcia się energiczną działalnością nowo powstałego Oddziału.

TRADYCYJNA ZABAWA SYLWESTROWA Oddziału Krakowskiego.

W dniu 31 grudnia 1929, tj. we wtorek, urządza Oddział Krakowski swą tradycyjną zabawę, a mianowicie zabawę Sylwestrową w odnowionych dwu salach Bolońskiego w Krakowie. Zabawa nasza jest jedną z najbardziej udanych imprez i zawsze cieszy się tak frekwencją, jakoteż miłym nastrojem zabawowym.

W czasie zabawy przygrywać będą dwie pierwszorzędne orkiestry, a mianowicie salonowa i jazzbandowa. Stroje wieczorowe, kostjumy i maski mile widziane. Początek o godzinie 9-tej wieczór.

Zaproszenia wydaje się w sekretarjacie Związku w Krakowie, Plac Matejki L. 4, parter od godziny 9-tej do 1-ej popołudniu, i od 6-tej do 9-tej wieczorem.

Ceny biletów wstępu zł. 6, dla członków zł. 4.

Wpłacanie wkładek.

Z uwagi na kończący się rok przypominamy Kolegom konieczność zapłacenia zaległych wkładek, albowiem według § 7 statutu Związku członek zalegający z 3 wkładkami zostaje z listy członków wykreślony, bez specjalnego zawiadomienia.

Z uwagi na konieczność wpłacenia ponownego wpisowego przy nowem wpisaniu się, jakoteż utratę dawnych praw członkowskich, co ze względu na obronę prawną ma szczególne znaczenie — prosimy Kolegów o zastosowanie się do tego apelu i wpłacenie jak najrychlejsze zaległości.

Spółdzielnia.

Członków Spółdzielni zawodowych automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie zawiadamia się, że Zarząd korzystając z chwilowej przerwy w komunikacji naszej linji skutkiem remontu wozu zastanawia się obecnie nad dalszą organizacją Spółdzielni, a o ewentualnych zamierzeniach zawiadomi się członków pisemnie.

Przeniesienie siedziby pisma do Warszawy.

W ostatnich dniach odbyła się konferencja między Redakcją miesięcznika Zawodowego Automobilisty, Oddziału naszego, a delegatami Zarządu Głównego w sprawie wydawania miesięcznika w roku 1930.

Reprezentanci Oddziału Krakowskiego i Redakcji pisma przedstawili delegatom Zarządu Głównego wyczerpujące poglądy swe tak na charakter pisma, jakoteż jego stronę techniczną i finansową.

Po obszernej dyskusji, Zarząd Oddziału Krakowskiego nie mogąc wziąć odpowiedzialności w każdym kierunku za miesięcznik, tak jak to miało miejsce dotychczas, pozostawił odpowiedzialność za dalsze losy pisma Zarządowi Gł. na ręce biorącego udział w konferencji sekretarza Zarządu Głównego Kol. Rongensa; Kol. Rongens oświadczył, że decyduje się miesięcznik z rokiem 1930 wydawać w Warszawie.

Po zastrzeżeniach delegatów Oddziału Krakowskiego w sprawie kierunku pisma, jakoteż przypomnieniu postanowień zawartych w protokole konferencji, dotyczącej likwidacji miesięcznika „Szofer Krakowski“ na organ centralny — konferencję zakończono.

ODDZIAŁ TARNÓW.

Podziękowanie.

Wszystkim kolegom oraz właścicielom autobusów i dorożek samoch., którzy się przyczynili do przetransportowania zwłok kol. ś. p. Stanisława Aureljusza Cyza, członka Z. Z. A. R. P. oddział Tarnów, do Mielca i oddania ostatniej przysługi a w szczególności delegatowi Z. Z. A. R. P. oddział Kraków, kol.

Józefowi Biasionowi za wzięcie udziału w pogrzebie składa tą drogą najserdeczniejsze podziękowania.

Zarząd Z. Z. A. R. P. Oddział Tarnów.

ODDZIAŁ POZNAŃ.

Zebraniu, które zagajono o godz. 10.45, przewodniczył kol. prezes Gebel. Na wstępie zebrani uczcili pamięć po śp. kol. Hetmanie, który zmarł dnia 28 października br., a którego pogrzeb w asystencji pocztu sztandarowego oddz. poznańsk. odbył się dnia 1 listopada br. w Rogalinku.

Porządek dzienny jak również protokół z poprzedniego zebrania przyjęto bez poprawek.

Z komunikatów zarządu wynika, że w okresie od 1 do 31. X. 1929 wstąpiło do Związku 61 nowych członków.

Następnie przystąpiono do sprawozdania z III. Zjazdu krajowego. Sprawozdanie to zdał kol. Lulkiewicz, a uzupełnił je kol. prezes Gebel. Sprawozdawcy obszernie przedstawili przebieg Zjazdu, zaznajamiając zebranych z działalnością poszczególnych oddziałów i Zarządu Głównego oraz wskazując na zadania, jakie oczekują w przyszłości Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. Najważniejszem atoli w ich sprawozdaniu była sprawa Zw. Transportowców. Sprawozdawcy scharakteryzowali stanowisko poszczególnych oddziałów względem tej sprawy, ujawniając, że niektóre oddziały były w pierwszej fazie Zjazdu przeciwnymi Zw. Transportowców, lecz gdy przyszło do głosowania, oświadczyły się za tym Związkiem. Na zmianę tego stanowiska wpłynęły niewątpliwie przemówienia p. Maksamina, przedst. Zw. Transp. oraz p. posła Żuławskiego, z których ostatni szczególnie na podstawie przykładów wykazał, że w walce o swe prawa musi jedna kategorja pracowników łączyć się z pokrewnymi zawodami. Taka sama ewolucja dokonywała się w innych zawodach.

Nad sprawozdaniem wywiązała się bardzo długa dyskusja, która głównie toczyła się około kwestji przystąpienia do Zw. Transportowców. Liczni mówcy stali na stanowisku uchwały z dnia 21 września br. Podniesiono przytem, że najpierw należy zorganizować szoferów, a potem dopiero łączyć się z Zw. Transp.

W końcu ustalono, że ostateczną decyzję w tej tak ważnej sprawie poweźmie walne zebranie.

Następnie zebrani uchwalili udzielić rodzinie po śp. kol. Hetmanie zapomogi z funduszu pośmiertnego w wysokości 100 zł. Udzielenia pełnego wsparcia odmówiono, gdyż zmarły wstąpił na 4 tygodnie przed śmiercią i to wtedy, gdy już był chory i nie pracował z tego powodu.

Dokonano potem wyborów uzupełniających do komisji regulaminowej; wybrani zostali: kol. Borowczak St. i Sobański Jan.

Po omówieniu wewnętrznych spraw oddziału, zebranie zamknięto o godz. 15.30.

Sprawozdanie z Oddziału Łódzkiego.

W dniu 2 października br. odbyło się Ogólne Zebranie, na którem między innemi wybrana została Komisja Trzech, mająca do wyboru nowego Zarządu opiekę nad sprawami Związkowemi, zaś w dniu 2 listopada br. dokonano nowych wyborów Zarządu.

Zagaił zebranie Przewodniczący Komisji kol. Musiał. Na Przewodniczącego Zebrania wybrano kol. Piotrowskiego, zaś na asesorów kol. Rutkowskiego i Dziubińskiego. Odczytał protokuł sekretarz Wiśniewski. Sprawozdanie ze Zjazdu Krajowego zdawali kolejno kol. Palmowski, członek Zarządu Głównego i delegaci Orłowski i Woźniak. Sprawozdanie Komisji zdał kol. Musiał.

Szczegółowe sprawozdanie kasowe referował kol. Przybyłowicz.

W sprawach organizacyjnych zabrał głos kol. Woźniak, który przedstawił dokładny stan naszej organizacji i zwrócił się z apelem do obecnych, aby każdy z członków przyczyniał się do zwerbowania nowych członków pracujących w automobiliźmie. Skład nowego Zarządu jest następujący: J. Piotrowski, przewodniczący, S. Hajnce, vice-przewodniczący, J. Prokopiński, sekretarz, S. Kacprzak, skrabnik, E. Orłowski, gospodarz, A. Ramus i P. Bich członkowie Zarządu.

Zastępcy Zarządu: J. Ołubek, F. Przybyłowicz, W. Woźniak.

Komisja Rewizyjna: Z. Musiał, A. Wojciechowski, M. Kozielski i zastępca W. Maciejak.

Sąd Koleżeński: S. Uznański, F. Olczak, K. Pękaliński i zastępcy R. Krajewski i B. Wosik..

Komisja Kulturalno - Oświatowa: W. Woźniak i S. Uznański.

Walne Zebranie uchwaliło następujące wnioski:

1) Darować składki zalegającym członkom, a nie zarejestrowanym w bieżącym roku, celem dania im możności należenia do Związku.

2) Redukcja wydatków do minimum i wyznaczenie pewnego subsydjum na propagandę.

3) Karać członków Zarządu grzywną pieniężną za nieusprawiedliwioną nieobecność na posiedzeniach Zarządu.

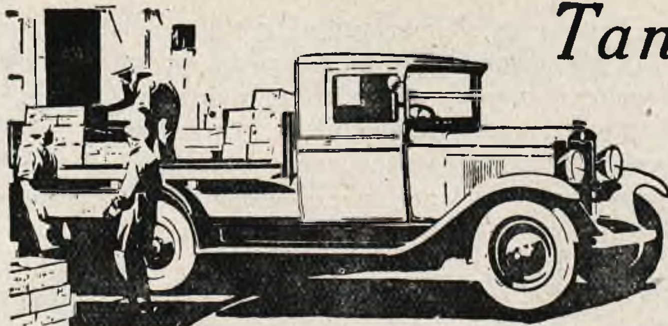
4) Zwoływać raz na miesiąc Ogólne Zebrania w celach informacyjnych.

W wolnych wnioskach zwrócił się kol. Palmowski do nowo wybranego Zarządu z apelem do wytężonej pracy organizacyjnej.

ODDZIAŁ GRODNO.

W dniu 27 października 1929 r. odbyło się Walne Zebranie członków Oddziału grodzieńskiego. Zebranie zagaił kol. Mazurkiewicz. Sprawozdanie z całokształtu pracy sekretarjatu złożył kol. Karnowski.

Po dyskusji nad sprawozdaniem kol. Karnowskiego, kol. Mazurkiewicz wygłosił obszerny referat



Tani i pewny transport.

Transport motorowy najlepiej opłaca się, gdyż jest pewny, dogodny i tani. 6 cyl. motor Chevroleta gwarantuje punktualną dostawę, bez względu na stan dróg i pogodę. Nadwozie nadaje się do wszelkiego rodzaju przewozów, gdyż daje się dowolnie zamieniać na samochód otwarty, samochód przykryty budą brezentową, na platformę, czy wywrotkę. Jednocześnie konstrukcja ta ułatwia ładowanie i wyładowywanie.

Cena podwozia 1 3/4 ton. wynosi Zł. 8.950, loco fabryka Warszawa. Wyrób General Motors.

CHEVROLET 6 Cyl.

na temat organizacyjny, omawiając jednocześnie sprawę zawarcia umowy zbiorowej, oraz sprawę założenia „spółdzielni związkowej".

Po referacie kol Mazurkiewicza przystąpiono do wyboru Zarządu, w skład którego weszli: przewodniczący kol. Zieziula Romuald, vice-przewodn. kol. Studziński Józef, sekretarz kol. Karnowski Aleksander, skarbnik kol. Koch Mikołaj, oraz członek Zarządu kol. Pogozeto Mikołaj.

Komisję Rewizyjną powołano w składzie następującym: kol. Pawłowski Jan, kol. Chomeryk Michał i kol. Kuzma Czesław.

Sąd koleżeński: kol. Studziński Karol, kol. Jakucewicz Piotr, kol. Borysomin Feliks, kol. Mordaziewicz Franciszek, kol. Kizeluk Władysław i kol. Janus Zygmunt.

Walnemu Zebraniu przewodniczył kol. Mazurkiewicz.

Zarząd Główny popierając myśl zakładania Spółdzielni, podaje do wiadomości wszystkim Oddziałom, że każda spółdzielnia ewentualnie przedsiębiorstwa spółdzielcze, zakładane przez Oddziały naszego Związku, prawnie muszą być instytucją odrębną, z samodzielnym statutem i nie mogą wchodzić w skład Związku pod żadnym prawnym pozorem.

Podziękowanie.

JWP. **Dr. Zygmuntowi Leinkramowi,** lekarzowi Kasy chorych w Krakowie składam najserdeczniejsze z głębi serca płynące podziękowanie za prawdziwie ojcowską opiekę i zajęcie się moją matką oraz trafne postawienie djagnozy, **JWP. Dr. Eisenbergowi Filipowi,** bakterjologowi Kasy Chorych, oraz **JWP. Dr. Kazimierzowi Habichtowi** za udział w konsyljum lekarskiem, oraz za dalszą wspólną nader serdeczną opiekę mojej matki w ciężkiej chorobie. Poniesionych trudów i niezwykłego zaopiekowania się nie zapomnę i pozwalam sobie zapewnić Ich o mojej niewygasłej nigdy wdzięczności.

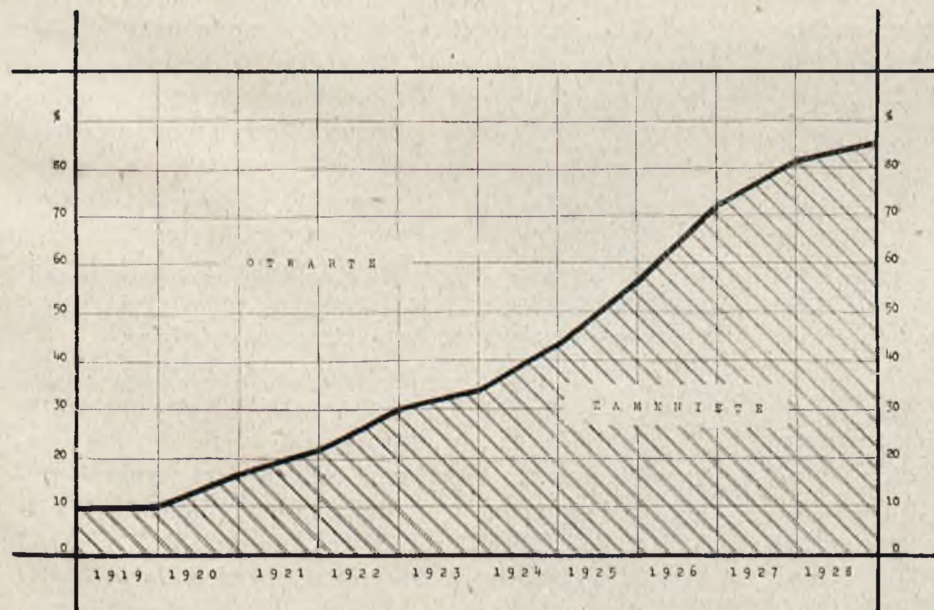
Józef Biasion

Współprac. Redakcji „Zaw. Automobilista".

Tendencja rynku samochodów osobowych.

Sprawa popytu na wozy otwarte i zamknięte należy do ważniejszych zagadnień sprzedaży samochodów osobowych.

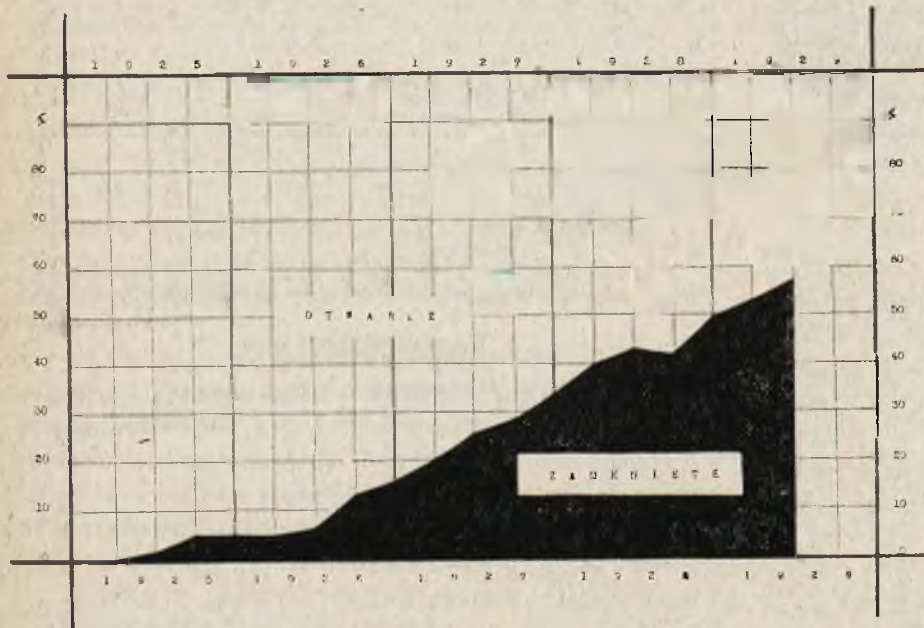
Spróbujmy rozpatrzeć to zagadnienie, posługując się posiadanemi przez nas w danej chwili danemi statystycznemi.



Produkcja światowa wozów osobowych w latach 1919–1928.

Statystyka wykazuje, iż w pierwszem dziesięcioleciu wytwórczości samochodowej, to jest w latach 1895—1905, budowano wyłącznie wozy osobowe otwarte.

Z chwilą jednakże, kiedy komunikacja samochodowa, w całem tego słowa znaczeniu, rozwinęła się na dobre, poczęto budować coraz więcej wozów zamkniętych, ich odsetek w r. 1919 wynosi 10.3⁰/₀ światowej produkcji samochodów i odtąd stale wzrasta, aby dojść w 1928 r. do wysokości 85.6⁰/₀. Zamieszczona u góry tabela wykazuje fazy tego wzrostu w ciągu dziesięciolecia od 1919 do 1928 roku włącznie.



Wozy otwarte i zamknięte wysłane zastępcom General Motors w Polsce w latach 1925 – 1929.

W Polsce dzieje się to samo, tylko ze znacznem opóźnieniem. W latach 1924—1925, bo od tej chwili możemy dopiero mówić o rozwoju automobilizmu krajowego, kursują przeważnie wozy otwarte. Stabilizacja stosunków gospodarczych w okresie powojennym spowodowała rozrost środków komunikacyjnych i transportowych, a więc w pierwszym rzędzie kolei oraz trakcji motorowej. W miarę rozwoju automobilizmu zjawia się u nas, podobnie jak na zachodzie, coraz więcej wozów zamkniętych. Liczba ich wzrastała stale, dzięki importowi z zagranicy, gdzie wóz zamknięty zyskał w tym czasie stanowczą przewagę rynkową nad wozem otwartym. Na powyższy stan rzeczy wpłynęły również do pewnego stopnia zarządzenia władz administracyjnych, jak np. przepis wprowadzenia jednolitego typu zamkniętych dorożek samochodowych oraz propaganda automobilizmu, szerzona przez czynniki zainteresowane w przemyśle samochodowym w dobrze pojętym interesie jednostki i społeczeństwa.

Druga z przytoczonych tutaj tablic, sporządzona na podstawie statystyki wozów, wysłanych zastępcom General Motors w Polsce w latach 1925—1929, jest zobrazowaniem wzrostu liczby wozów typu zamkniętego w ciągu ostatnich czterech i pół lat. Sądząc z powyższego, zdawałoby się, iż wóz otwarty straci niebawem wszelkie szanse na rynku samochodowym. Tak jednakże nie jest. Wóz otwarty, dzięki wielu okolicznościom, ma swe wyłączne walory użytkowe, co każdy dobrze przewidujący sprzedawca winien uwzględnić, badając tendencję rozwojową popytu na wozy osobowe. Duże znaczenie ma więc tutaj moda, która w dziedzinie automobilizmu, jak i w innych gałęziach przemysłu, wywiera przemożny wpływ. Tuż za modą idą względy reprezentujące, sportowe, czynniki sezonowe i t. d.

W wywodach naszych, popartych materjałem statystycznym w postaci tablic, staraliśmy się określić obecny stan rynku samochodowego, jeśli chodzi o wozy otwarte i zamknięte.

AMERICAN AUTO.

Nowy lokal. — Artystyczne zachwyty. — Dobry towar w dobre ręce.

Przy ul. Pijarskiej w Krakowie istniał od szeregu lat salon automobilowy F-my „American-Auto". Nie wiem, czy znajdzie się Krakowianin, którýby go nie znał. I ten właśnie Krakowianin zdziwił się niepomiernie, gdy jednego pięknego dnia ujrzał, że wielki złoty napis „American-Auto" znalazł się na placu Szczepańskim, pod L. 6, rzucając snopy odbitych promieni słonecznych wprost w szyby „Starego Teatru". Rzecz prosta, że gdy wieść o tem doszła do mnie, poczułem się mocno w mej godności reporterskiej urażony, gdyż winienem był o tem coś wiedzieć.

Gdy się znalazłem na placu Szczepańskim, był już wieczór. Zdaleka ujrzałem wielkie lustrzane szyby „American-Auto", a zbliżając się w ich kierunku zahypnotyzowany światłem, zobaczyłem srebrno-słoneczną przestrzeń, a w niej lśniące „WILLYS-OVERLAND - WHIPPET" i „WILLYS - KNIGHT" wśród egzotycznych olbrzymich przedstawicieli flory. W dali — djamentowego koloru schodki o poręczy bambu-



ŁOŻYSKA DO SAMOCHODÓW?

TYLKO

SKF

stale na składzie dla wszelkich marek aut i autobusów.

SKF

S. z o. o

Biuro Inżynierskie; KRAKÓW, WIŚLNA L. 9 Telefon Nr. 37-57.

sowej — zdawały się znieść za moment córkę jednego z miljonowych króli amerykańskich, na którą oczekiwały przepiękne pojazdy.

I dopiero gdy bliżej stanąłem przed lustrzaną taflą wystawy, okazało się to wszystko artystyczną złudą. Był to NOWY SALON AUTOMOBILOWY FIRMY AMERICAN-AUTO, który istniał dotąd przy ul. Pijarskiej, a obecnie po kilkunastoletniej tam bytności, przeniósł się do nowego lokalu, z takim smakiem przyozdobionego przez znanego art. malarza Wallisa.

Oto co potrafi wytrawność kierownictwa, solidność towaru i żelazna, wytrwałość. Ma się wprost nieodparte wrażenie, że otoczenie tych wozów, stojących na wystawie, razem z niemi przywiezione tu zostało z przepięknego kraju Dolara, razem ze solidnością kupiecką tegoż kraju i jego bezkonkurencyjnością w jakości.

Dopiero gdy ochłonie człowiek z wrażenia „artystycznego" zaczyna przyglądać się wspaniałym limuzynom „AMERICAN-AUTO". Do tego trzeba już być znawcą, by módz ocenić ich wartość. Takim znawcą jest każdy **dobry kierowca** i dlatego każdy dobry kierowca tam pójdzie.

Wówczas Dyrektor Firmy „AMERICAN-AUTO", znany nietylko jako fachowiec, sportowiec i znawca, ale także jako człowiek miłujący wielce swe lśniące „WILLYS - OVERLAND - WHIPPET" i „WILLYS-KNIGHT" zawsze z radością szepnie, wypuszczając w świat nowy wóz: „Chwała Bogu, że taki dobry towar idzie w dobre ręce polskiego zawodowego kierowcy".

J. Biasion.

Samochody na usługach straży pożarnych.

Postępująca stale naprzód motoryzacja życia ruguje trakcję konną ze wszystkich dziedzin.

Przyzwyczailiśmy się do niedawna uważać zaprzęg konny za stałe wyposażenie wozu strażackiego.



Wóz ochotniczej straży pożarnej w Wołkowysku.

W ostatnich jednak czasach wiele straży pożarnych przeszło, lub przechodzi na trakcję motorową.

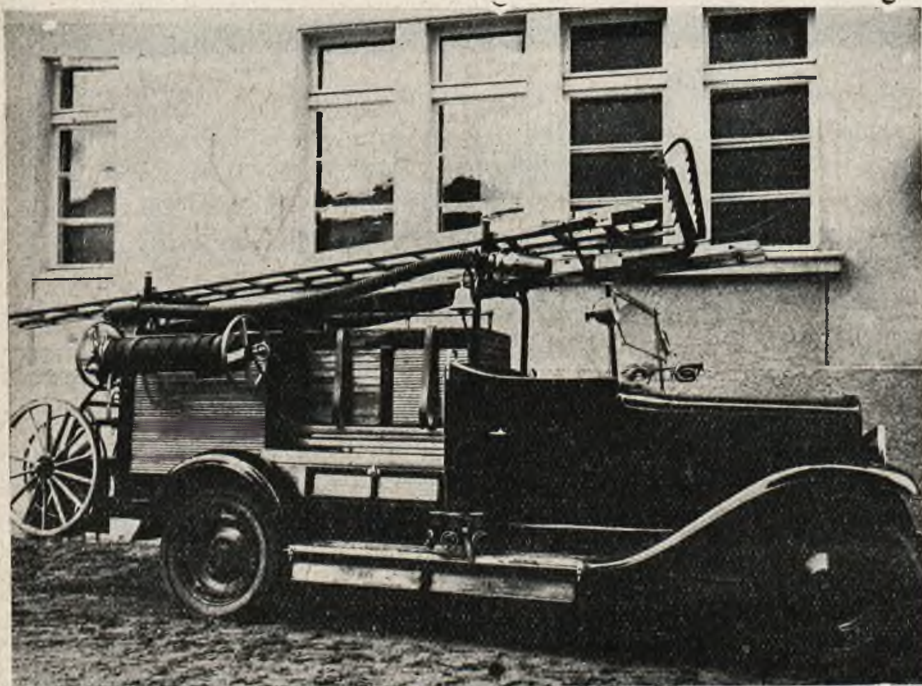
Nie mówimy tu w tej chwili o Warszawie i o innych większych miastach Polski, które oddawna przeszły już na trakcję motorową. Mamy na myśli cały szereg miast i miasteczek prowincjonalnych, gdzie wyekwipowanie straży pożarnych przedstawia bardzo wiele do życzenia, bo nie zawsze posiadają one dostateczną ilość taboru konnego.

Jest rzeczą nie podlegającą dyskusji, iż w każdym wypadku pożaru opanowanie ognia zależy przedewszystkiem od szybkiego przybycia na miejsce zagrożone straży pożarnej. Częstokroć zlokalizowanie pożaru zależy od kilku minut. Dlatego też samochód jest idealnym środkiem transportowym dla narzędzi ratowniczych i straży, gdyż pozwala przybyć oddziałowi ratowniczemu na miejsce wypadku natychmiast po otrzymaniu wezwania. Zarówno w miastach jak i w miasteczkach i gminach motoryzacja straży pożarnych jest koniecznością, która, zresztą, sowicie się opłaci.

Podwozia, stosowane w taborze strażackim, muszą odpowiadać wielu warunkom, z których wymienimy najważniejsze, jak: wytrzymałość na złe drogi, zdolność do rozwijania dużych szybkości, zwrotność i łatwość prowadzenia, oszczędne zużycie materjałów pędnych, wreszcie, niewygórowaną cenę i przystępne warunki kupna z uwagi na małe zasoby pieniężne gmin, jakie mają one do rozporządzenia na koszta utrzymania straży pożarnych.

Jesteśmy w posiadaniu fotografij, ilustrujących tabor samochodowy straży pożarnych w Łodzi i Wołkowysku na podwoziach Chevrolet.

O ile dawniej trudno było namówić kogokolwiek na prowincji na kupno samochodu, gdyż na przeszkodzie stawał zawsze głęboko zakorzeniony konserwatyzm i przyzwyczajenie do zaprzęgu konnego, o tyle dziś, gdy wiele organizacyj spółdzielczych posiada swoje własne samochody i komunikacja autobusowa staje się coraz bardziej popularną, a długość dróg bitych jest już większa od długości linij kolejowych, nie jest rzeczą zbyt trudną przekonanie każdego o wyższości taboru motorowego nad konnym w odniesieniu do straży pożarnych.



Wóz miejskiej straży pożarnej w Łodzi.

Różne.

Samochód, który zużył 3 szybkościomierze.

Pewien Amerykanin posiada samochód na podwoziu Chevrolet, skunstruowanem w 1913 roku. Dokładna ilość kilometrów, przejechana przez ten wóz, nie jest znana. Od czasu, gdy znajduje się on w rękach obecnego właściciela, trzy szybkościomierze były w użyciu. Jeden wykazał 120.000 przejechanych kilomtrów, drugi 96.000, trzeci zaś wykazuje obecnie 24.000. Samochód ten był używany do przewożenia najrozmaitszych ciężarów. Raz jechał on dnem wyschniętego strumienia z potężnym ładunkiem bawełny; była to jazda, na którą odważył się tylko jeden kierowca w przedsiębiorstwie. Często jeżdżono przez wodę, która dochodziła do desek podłogi, a mimo to koszta napraw, w ciągu ostatnich dziewięciu lat, wyniosły w przybliżeniu zaledwie 1.200 zł. Nic dziwnego, że kraj, w którym już przed wojną przemysł samochodowy produkował takie wozy, może dziś panować wszechwładnie na światowym rynku automobilowym.

Biuro techniczno-Handlowe

Henryk Scheerschmidt i Koch

w Białymstoku ul. Sienkiewicza 27. — Tel. Nr. 3-32.

Po godzinie 7-mej wieczorem Tel. Nr. 6-63 i 6-64. **Adres telegraficzny „SCHEERSCHMIDT"**

Przedstawicielstwo światowej sławy marki samochodów „Chevrolet" fabrykat General Motors Company.

Poleca ze składu: Pasy transmisyjne ze skóry, sierści wielbłądziej i BALATA. Rury gazowe i łączniki do nich. Wentyle i krany do pary i wodociągu. Manometry. Tarcze szmerglowe i pilniki. Uchwyty do tokarń i wiertarń. Gwintownice. Wyroby asbestowe i gumowe. Oleje cylindrowe i maszynowe. Smary i tłuszcze firmy VACUUM OIL COMPANY. Piły tartaczne i cyrkularki. Płótno i papier szmerglowy. Płyty uszczelniające: asbest. Klingeryt, i Mooryt. Wszelkie materjały wchodzące w zakres instalacji elektrycznej. GAZA SZWAJCARSKA do młynów. Palta gumowe nieprzemakalne Brezenty. Opony gumowe i akcesorja samochodowe. Lampy katodowe „Philipsa". Baterje anodowe. Linoleum libawskie.

„Nie wieder Krieg" (Niechaj nigdy więcej nie będzie wojny).

Wydawnictwo Międzynarodówki Związków Zawodowych w Amsterdamie, 1929, str. 63, cena zł. 2.25. Skład główny w Księgarni Robotniczej, Warecka 9.

Trudno zaprawdę o lepszy środek propagandowy przeciw wojnie od tej broszury. Stanowi ona zbiór obrazków, przypominających nam o wszystkich okropnościach wojny światowej i będących świetną ilustracją do ukazujących się w ostatnich czasach powieści o wojnie (Remarque, Gläser i inni).

Entuzjaści wojny nabiorą niewątpliwie po obejrzeniu tych obrazków, innego o niej przekonania. Książeczka ta winna znaleźć się przedewszystkiem w ręku podrastającej młodzieży, ażeby zaznajomić ją ze spustoszeniami, dokonanemi przez wojnę światową i wiejącą od niej grozą.

Zestawienia kontrastu, jaki istnieje między wyruszającym z pieśnią na ustach na wojaczkę młodym i beztroskim żołnierzem, a później okrutnie zeszpeconym inwalidą są tak mocne w swym wyrazie, że wywołują w każdym takie uczucie, na jakie wojna zasługuje.

Wszystkie związki winny zalecić swym oddziałom zakupienie po jednym przynajmniej egzemplarzu do bibljoteki.

Książka zawiera tekst objaśniający w sześciu językach (francuski, niemiecki, angielski, hiszpański, holenderski i duński).



Typowy wóz przeprowadzkowy na podwoziu G. M. C.

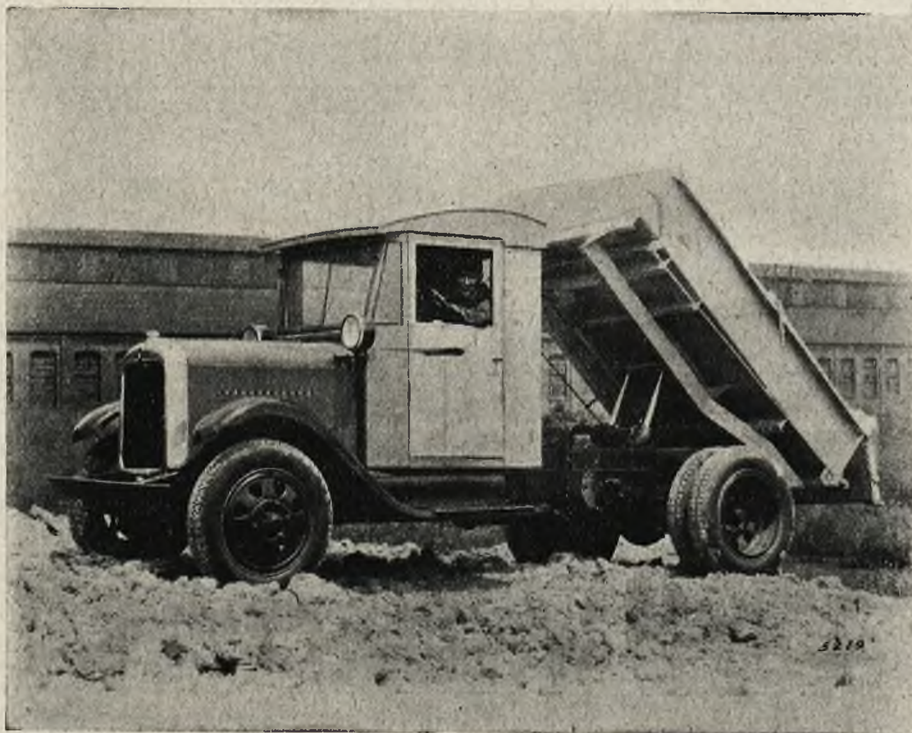
Wieże do parkowania samochodów.

W Stanach Zjednoczonych z ich miljonami samochodów wozy na podstojach zajmują tyle przestrzeni na ulicach, że wyłoniła się kwestja znalezienia dla nich jakiegoś odpowiedniego miejsca. Próbę rozwiązania tego problemu przeprowadzono w Sandusky, Ohio, gdzie skonstruowano czteropiętrową wieżę mogącą pomieścić dziesięć samochodów. Wieża została zbudowana z żelazo-betonu; na każdem piętrze stoją dwa wozy. 10 platform zawieszono w dwóch szeregach, jedna nad drugą. Dwie platformy znajdują się zawsze na poziomie jezdni. Skoro tylko samochód wjechał na platformę, naciska się guzik umieszczony u wejścia i platforma wraz z wozem, poruszana motorem elektrycznym, wznosi się do góry, by dać miejsce następnej. Co do wysokości tyż wież, niema ograniczeń. Jak wykazały demonstracje, 29-piętrowe wieże na 60 samochodów mogą być skonstruowane również łatwo jak 4-piętrowe. Doniosłość tego uwzględnimy, gdy zrozumiemy, że 60 samochodów zajmie tyle przestrzeni, co dwa. Ma to kolosalne znaczenie dla zatłoczonych autami ulic amerykańskich. Oczywiście, „wież postoju" nie należy identyfikować z garażami, gdyż przeznaczenie jest zupełnie inne.

Samochodowe dowody rejestracyjne.

Ponieważ wszystkie dowody rejestracyjne, wydane na samochody, przeznaczone do użytku publicznego, są ważne tylko do 31 gurdnia b. r., konieczne jest przedłużenie tych dowodów, co może nastąpić dopiero po uprzednim przeglądzie technicznym samochodu. Ponieważ Warszawa liczy około 3.000 takich samochodów, nie należy odkładać załatwienia formalności do ostatniej chwili, ale już teraz przedstawiać pojazdy do przeglądu i na tej podstawie uzyskiwać przedłużenie dowodów rejestracyjnych na r. 1930.

Załatwienie naraz wszystkich zgłaszających się będzie technicznie niewykonalne i samochody, kursujące po 1 stycznia z dokumentami nieważnemi, będą zatrzymywane i na ich właścicieli nakładane kary.



Ciężarówka z wywrotną platformą do przewozu węgla.

Policja drogowa.

Jak donosi „Samochód" Nr. 11 sprawa utworzenia stałej specjalnej policji drogowej na terenie całego państwa znajduje się w końcowem stadjum realizacji.

Sformowania oddziałów tej policji oczekiwać można już w najbliższym czasie. Będą one czynne przy urzędach wojewódzkich.

Policja drogowa będzie wyposażona w samochody i motocykle, a tam gdzie ona posiada już motocykle, liczba ich będzie zwiększona.

Funkcjonarjusze policji drogowej przechodzić będą specjalne wyszkolenie przy urzędach wojewódzkich.

Zadaniem policji drogowej będzie stała kontrola ruchu na drogach publicznych i pilnowanie porządku na nich.

Sprawa ta zatem, tak często poruszana na łamach naszego pisma, zostaje wreszcie zrealizowana



SIM S. A. MORGES SZWAJCARJA
TŁOKI, PIERŚCIENIE TŁOKOWE
I ZAWORY SAMOCHODOWE

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWA I GŁÓWNY SKŁAD NA POLSKĘ
AUTOTECHNIKA
KRAKÓW, UL. BRACKA L. 5
TELEFON Nr. 4343
DOSTAWA ZE SKŁADU
CENY KONKURENCYJNE
ZASTĘPCY POSZUKIWANI



J. SCHMID-ROOST S. A.
OERLIKON-ZURYCH
ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

ku radości coraz liczniejszych w Polsce automobilistów, którym nerwy rujnował nieporządek, panujący w ruchu na szosach.

Rejestracja szoferów.

W Ministerstwie Robót Publicznych odbywa się narada w sprawie utworzenia centralnego rejestru wszystkich szoferów. W ewidencji każdego szofera notowane będą zmiany w zatrudnieniu, poza tem wnoszone będą adnotacje, dotyczące wykroczeń natury policyjnej, lub zawyrokowanie przez sąd. Zatem rejestr szoferów ma być uzgodniony z rejestrem karnym, by wszystko, co dotyczy danego szofera, było odpowiednio odnotowywane.

Chodzi o to, że pozbawienie prawa jazdy w jednem województwie, daje możność uzyskania prawa jazdy w innem. Z chwilą wprowadzenia kartoteki, będzie to wyłączone.

Zarządzenie zupełnie słuszne.

Prezydent budapeszteńskiego sądu karnego wydał zarządzenie, że odtąd tylko tacy sędziowie mogą wyrokować w sprawach karnych przeciw automolistom, którzy wykażą, iż kierując samochodem przejechali conajmniej 10.000 klm. Aby dać dobry przykłach, prezydent sam po wydaniu tego zarządzenia zapisał się na kurs kierowców samochodowych.

Świąteczne.

Piękna sala w lokalu Związku wypełniła się po brzegi masą zorganizowanych kierowców, ubranych odświętnie. Każdy niewtajemniczony, gdyby to zobaczył, nie oparł by się wrażeniu, że to Walne Zebranie o niesłychanie ważnym porządku dziennym. Nieprawda! To zebranie świąteczne.

Kol. Prezes przemawia: — mówi ciepło, serdecznie, cieszy się, że tylu się zebrało kolegów, że jak świat światem, a Związek związkiem, tylu naraz tu niewidziano, mówi o sile, o koleżeństwie, o świętach i naturalnie... o zaległych wkładkach! Dziwna rzecz w tym momencie, większa ilość kolegów zaczęła zawzięcie czegoś szukać po ziemi, lub też przypomniała sobie, że ma katar i zasłoniła twarz chusteczką.

Ale Prezes skończył, życząc wszystkim „Wesołych Świąt“ no i przyjemnej zabawy.

Ustawiono stoliki, nakryto je, znalazły się nawet gałązeczki choinki i... wódzia. Wszystko jest, a więc do roboty.

Wesoło poszła rozmowa. Ten się skarżył na niskie zarobki, ten opowiada o wypadku, przez który musiał siedzieć kilka lat, choć nic nie był winien, ten zachwycony jest jakością benzyny, ten się „cieszy“ jak to wpadł do rowu — ot, zwyczajna, szoferska „wesoła“ rozmowa!

A jak myślicie niema ona być wesoła, skoro to — Święta.

Upłynęła dłuższa chwila. Zabawa stała się głośniejsza, powietrze zapełniło się miłą wonią papierosów, nagle ktoś poprosił o głos dzwoniąc w szklaneczkę.

„Koledzy! — mówił — nie wypada nam, aby tak spędzić te chwile miłe, żeby nawet nie pomyśleć o opłatku.

Koledzy! My musimy podzielić się opłatkiem, jak to zawsze było we zwyczaju.

Koledzy! Dzień Bożego Narodzenia — radość wszelkiego stworzenia, śpiewa kolenda.

Koledzy! Skoro my się mamy radować, musimy poczuć, że my są razem.

Koledzy! Przełammy się opłatkiem“!

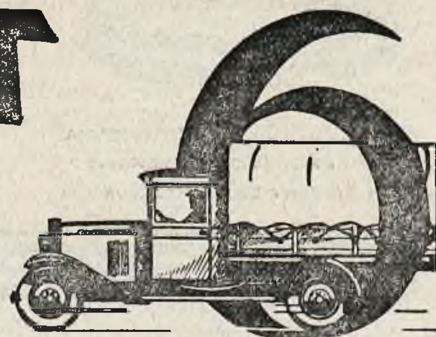
Piękne przemówienie zostało nagrodzone częściowo oklaskami, a częściowo pomrukiem niezadowolenia. Ano mają ludzie różne zapatrywania i gusta Przeważyło jednak zdanie „za opłatkiem“. I wyłoniła się nowa trudność, bo nie było opłatka. Po dłuższej chwili, zabrał głos stary, poważny kierowca, taki co to już zęby na tem zjadł (niby nie na opłatku, a na zawodzie szoferskim) i powiedział spokojnym, miarowym głosem.

„Szanowni Koledzy! Zgadzam się na opłatek. Juści, że tradycja, to jest rzecz potrzebna. Ale co tu wiele o tem gadać. My szoferzy, my mamy swoje opłatki, może nie poświęcane, ale mamy.

Tak Koledzy! Mamy i tymi opłatkami podzielić się możemy, choć nie wszyscy jednako się z tego ucieszyliby. **Nasz „opłatek“ to „Nakaz karny“.**

Huczny śmiech i oklaski nagrodziły mówcę.

CHEVROLET



General Motors w Polsce buduje uniwersalną ciężarówkę! Na słynnym podwoziu Chevroleta osadzono nowy typ nadwozia — daje się ono dowolnie zmieniać z ciężarówki otwartej, na samochód przykryty budą brezentową, z platformy na wywrotkę— Tego rodzaju uniwersalna ciężarówka nadaje się do każdego rodzaju transportu, zarówno w przemyśle, handlu czy rolnictwie.

Cena 1¾ ton. podwozie – Zł. 8.950 loco Fabryka Warszawa.

F. ZDANOWICZ
BIAŁYSTOK, SIENKIEWICZA 17.
Zast. Motocykli i rowerów Auto-Motor

„AUTOPOL"

ST. ZALEWSKI
BIAŁYSTOK, KRAKOWSKA 1.
Warsztaty Samochodowo Reperacyjne

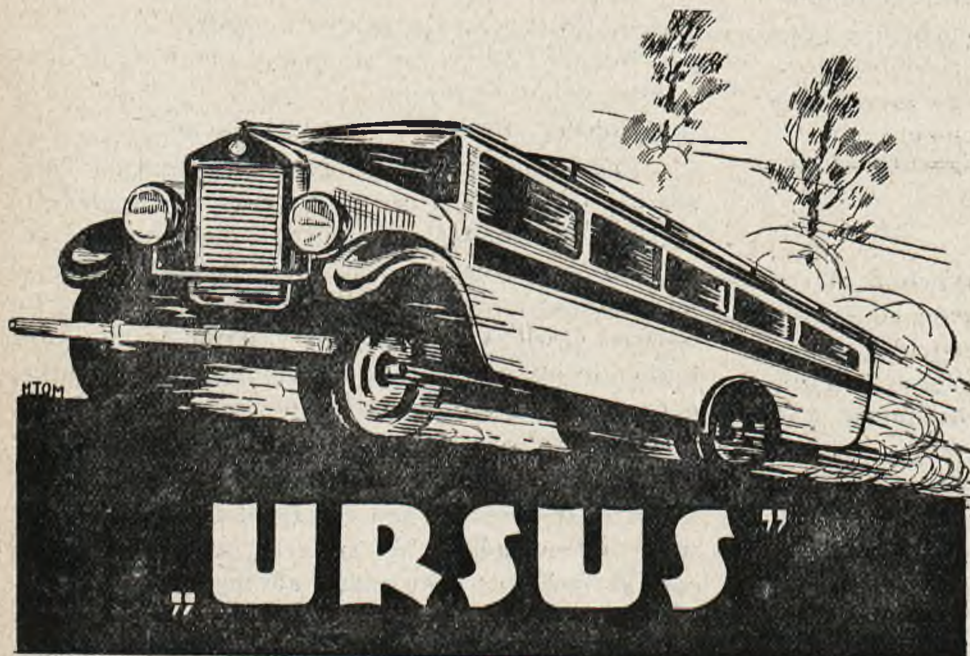
OPONY – CZĘŚCI ZAMIENNE – NARZĘDZIA – OLEJE I SMARY.

CENY PRZYSTĘPNE! „AUTOPOL" CENY PRZYSTĘPNE!

Całkowicie wykonane w kraju

jedyne na nasze drogi, niezrównane

CIĘŻARÓWKI i AUTOBUSY



Centrala:

ZAKŁADY MECHANICZNE
„URSUS" S. A.
WARSZAWA
SKIERNIEWICKA 27/29.

Przedstawiciele na województwa:

Białostockie:
W. Kariakin, Białystok. Kilińskiego 12.

Krakowskie:
F. Nowotny, Kraków, Rynek Główny 34, tel. 3919.

Lubelskie:
Biuro Techn. „Lech", Lublin, Bernardyńska 9.

Lwowskie:
Inż. B. i K. Neymanowie, Lwów, Chorążczyzny 6.

Łódzkie:
H. Łuczyński, Łódź, Piotrkowska 112.

Pomorskie:
K. S. „Auto", Bydgoszcz, Gdańska 17.

Poznańskie:
Zakł. Mech. „Ursus", Oddział w Poznaniu, 26-go Grudnia 17.

Śląskie:
Dr. L. Korczyński, Katowice, Gen. Zajączkowskiego 4.

Wileńskie:
Inż. L. Janowicz, Wilno, Poznańska 55.

Ceny ogłoszeń: 1 strona Zł. 300, ½ strony Zł. 170, ¼ strony Zł. 90, ⅛ strony Zł. 50. — Ogłoszenia na okładce o 30% droższe, w tekście o 20% droższe. – Zastrzeżenie miejsca uwzględnia się w miarę możności bez zobowiązania.

Baczność P. T. Automobiliści!

Kupuję spalone dynamo-maszyny i tworniki

AUTO-PRĄD

STANISŁAW SENISSON

Kraków, Czysta 5. Telefon Nr. 4248.

Dynama
Akumulatory
Rozruszniki
Oświetlenie
Zapłony
Przewody

Wszelkie prace w ten zakres wchodzące jak:
sprawdzanie, naprawa, całkowita instalacja i t. d.
Ładowanie, przechowanie i regeneracja akumulatorów.

Szybko — tanio — solidnie.

Rok założenia 1908.



Uszkodzony.

ZAKŁAD BLACHARSKO-MECHANICZNY
I SPAWALNIA METALI

B. APPEL

KRAKÓW, UL. ŚW. ŁAZARZA L. 11, TEL. 0098.
(obok Collegium Medicum).

Wyrabia chłodnice nowe do samochodów wszelkich typów, jakoteż moderyzuje i naprawia stare. Wykonuje też błotniki, maski i rezerwoary na benzynę, jak również wszelkie roboty w zakres blacharstwa wchodzące.

Rok założenia 1908.
Tak naprawiam każdy chłodnik szybko i dokładnie.



Naprawiony.

ZAKŁAD AUTO-KAROSERYJNY

FR. ŻMIJA

Kraków XIII, Mogilska L. 86

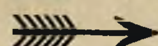
Wykonuje karoserje:
sportowe, kabriolety
limuzyny i autobusy
według najnowszych modeli.



Warsztaty mechaniczne — Naprawy samochodów

Jan Rybotycki

Kraków, Kościuszki 49.
(Przy garażu „Meta") Telefon 3720.



Wykonuje wszelkie roboty tokarskie.



C6
14 CV

DOSKONAŁE
W KONSTRUKCJI
WYTWORNE
W LINJI
PRZYSTĘPNE
W CENIE

C4
10 CV

NOWE WSPANIAŁE MODELE SAMOCHODÓW

CITROËN

Generalne przedstawicielstwo:
Warszawa, ul. Wierzbowa l. 6

KRAKÓW
Wiślna 12, tel. 43-01

Lwów, Pasaż Mikolasza
Poznań, ul. Dąbrowskiego 7
Łódź, ul. Piotrkowska 175

Katowice, ul. Piłsudskiego 10
Tarnów, ul. Mościckiego 4
Gdańsk, ul. Vorstadt Graben 49

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7. pod kier. T. Zakulskiego.